Pasang Surut Perusahaan Kereta Api tahun 1963-2010

Oleh : Aulia Rahman, S.Hum

Abstrak

Penelitian ini menfokuskan kemunduran perusahaan kereta api Sumbar yang disebabkan oleh faktor internal maupun eksternal. Menggunakan metode sejarah yang terdiri dari empat tahap penelitian, Pertama heuristik (pengumpukan sumber), kritik (baik kritik intern maupun ekstern), dan interprestasi, dan histiograrfi (penulisan hasil sejarah). Penelitian ini menggunakan dua sumber yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer didapatkan dari arsip, foto, laporan tahunan sedangkan data sekunder berupa wawancara pegawai kereta api dan masyarakat sekitar perusahaan.

Hasil penelitian ini mengungkapkan bahwa keberadaan kereta api di sumbar sebagai alat transportasi yang mengutamakan pengangkutan barang. Pada perjalanannya pengelolaan kereta api mengalami pasang surut pendapatan. Kereta api di Sumbar masa Hindia Belanda dipergunakan untuk mengangkut batu bara, sehingga mampu mencapai masa kejayaannya. Setelah diambil alih oleh pemerintah Indonesia terjadi kemunduran pengunaan.

Faktor yang menpengaruhi kinerja pengelolaan kereta api di Sumbar antara lain: faktor internal manajemen operasional, pengurangan jumlah pendapatan, pengurangan lokomotif kereta api, pengurangan jalur sampai pada pembengkakan struktur perusahaan, menurunnya fungsi kereta api sebagai angkutan jasa penumpang mengandalkan angkutan barang. Banyaknya lokomotif yang sudah tua. Faktor ekstenal adalah saingan dari transporasi kendaraan bermotor bus dan truk, berakhirnya hubungan kerjasama angkutan batu bara. Kehilangan fungsi sebagai alat transportasi membuat kereta api mengalami kemunduran. Fungsi utama kereta api sebagai alat trasportasi masal jarak jauh akan tetapi dikalahkan oleh transportasi jarak dekat. Tidak mampunya kereta api bersaing dengan kendaraan bermotor menjadi pemicu awal kemunduran kereta api. Berdampak pada kinerja kereta api sebagai alat transportasi masal.

Pergantian nama perusahaan pengelola efek dengan tujuan awal memperbaiki pelayanan kereta api. Kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh pimpinan pusat belum dapat mengeluarkan kereta api dari jurang kemunduraan. Pada akhirnya dikeluarkan solusi dengan menjalin kerjasama dengan berbagai pihak dan menjadikan kereta api sebagia kereta wisata. Melalui skirpsi ini dapat memberikan pandangan dari sisi lain tentang perkeretaapiaan di Sumbar.

Kata kunci : kereta api, perusahaan, pengelolaan,

A. PENDAHULUAN

Keberadaan perkeretaapian di Sumbar telah dimulai sejak zaman Belanda. Perusahaan pertama kereta api bernama *Sumatra's Staats Spoorwegen.*[1] Pengadaan jaringan kereta api oleh Pemerintahan Kolonial Belanda erat kaitannya dengan penemuan sumber daya alam batu bara di Sawalunto pada tahun 1871.[2] Pada tahun 1864 sampai tahun 1943 perusahan kereta api dikelola oleh pemerintah Belanda dan Swasta. Kehadiran pertambangan mendorong pengadaan transportasi untuk mengangkut batu barat.

Perkeretaapian di Sumbar cendrung mengalami kemunduran dan jauh tertinggal dari Pulau Jawa. Kemunduran ini dimulai dari menurunnya peranan dan fungsinya sebagai alat transportasi. Kelayakan fasilitas masih banyak mengunakan warisan dari Belanda. Jalur yang beroperasi tidak berfungsi sebagai alat transportasi utama melainkan alternatif. Jalur kereta api menjadi alternatif karena tidak banyaknya jaringan kereta api yang beroperasi. Tercatat ada jaringan kota Padang- kota Pariaman, Padang Panjang-Bukittinggi, Bukitinggi-Payakumbuh, Padang Panjang-Solok, Solok Sawahlunto.

Faktor utama menurunnya fungsi ekonomi kereta api di Sumbar karena menurunnya batu bara. Ada beberapa faktor pendukung lain yang menentukan kemunduran kereta api di Sumbar antra lain kondisi geografis Sumbar yang terdiri dari jajaran perbukitan sehingga menyulitkan kelancaran dan ketepatan waktu kereta api sampai ke tempat tujuan. Persoalan Internal perusahaan pengelola juga mempengaruhi kemunduran perkeretaapiaan. Manajemen perusahaan tidak memikirkan cara untuk menyelamatkan kereta api, situasi ini masih terlihat sampai tahun 1992.[3]

[1]Freek Colombijn, *Paco Paco Kota Padang: Sejarah Sebuah Kota Di Indonesia Pada Awal Abad Ke-20 dan Pengaturan Ruang Kota,* (Yogyakarta : Ombak, 2006), hlm 179

[2]Asnan, Gusti (dkk), "Sejarah Transportasi : Involusi Peranan Kereta Api Di Sumatera Barat", *Laporan.* (Padang : Fakultas Sastra, Pusat Penelitian Universitas Andalas, 1991). hlm. 5

[3]Irfan, "Kereta Api Wisata Di Sumatera Barat 1992 – 2002". *Skripsi* (Padang : Fakultas Sastra Univ. Andalas, 2002), hlm. 1-3.

Menurunnya pengguna kereta api di Sumbar juga disebabkan oleh semakin berkembangnya kendaraan bermotor. Perkembangan kendaraan bermotor sebagai alat transportasi sejak tahun 1950-an berdampak terhadap jenis transportasi lain. [4]

Terhitung sejak tahun 1960-an jumlah kendaraan Bus 1000 unit dan truk 2.360 unit, maka pada tahun 1972 terjadi peningkatan Bus 1.858 dan Truk 3.332. Semakin banyaknya alternatif transportasi seakan-akan menengelamkan peranan kereta api. Pada saat itu perkembangan kendaraan bermotor meningkat tajam. Seiring bertambah banyaknya kendaraan bermotor membuat sempit ruang gerak kereta api sebagai angkutan sehingga perkeretaapian mengalami kemorosotan pengunaan, berkurangnya pendapatan perusahaan dan penurunan intensitas peranan kereta api di Sumbar.[5]

B. PEMBAHASAN

Setelah berhasil mengambil allih perusahaan kereta api dari Belanda. Pemerintah Indonesia melakukan nasionalisasi perusahaan kereta api menjadi milik Indonesia. Kereta api sebagai alat transporasi jarak jauh telah mengalami pergantian nama perusahaan pengelola. Mulai dari Pasca proklamasi kemerdekaan yaitu bernama Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) pada tanggal 28 September 1945 resmi berganti nama. Pada masa ini, belum secara keseluruhan perusahan pengelola kereta api tergabung dalam DKARI. Masih terdapat beberapa perusahaan kereta api swasta yang beroperasi tapi mengunakan nama perusahaan masa Belanda seperti DSM *(Deli Spoorweg Maatschappij)* yang ada di Sumatera Utara.[6]

Pada awal era kemerdekaan peranan kereta api di Sumbar tetap menjalankan fungsinya sebagai sarana transportasi walau tersendat-sendat jalannya, karena sepanjang tahun 1945-1950 bangsa Indonesia disibukkan oleh perang

[4] "Dirokteri perusahaan Bis Antar Provinsi", *laporan* (Jakarta: Biro Pusat Statistik,1987) hlm. 25-38.

[5] Asnan, Gusti (dkk), "Sejarah Transportasi : Involusi Peranan Kereta Api Di Sumatera Barat", *Laporan.* (Padang : Fakultas Sastra, Pusat Penelitian Universitas Andalas, 1991), hlm. 22.

[6] "Rencana Induk Perkeretaapian Nasional," *Laporan* (Jakarta: Direktorat Jendral Perkeretaapian - Kementrian Perhubungan, 2011) hlm. 6

mempertahankan kemerdekaan.[7] Kendala utama tersendatnya peranan perusahaan kereta api adalah banyaknya fasilitas-fasilitas kereta api yang rusak akibat perang dunia II, ditambah lagi banyak pembongkaran rel kereta api oleh Jepang dipergunakan untuk membangun rel kereta api di Burma.

Dimulai pada tahun 1950 merupakan titik tolak dari kebangkitan perkeretaapian di Indonesia, karena bangsa ini mendapat pengakuan kedaulatan dari kerajaan Belanda sehingga memberi efek keamanan di dalam negeri. Di daerah Sumbar transportasi kereta api menjadi normal kembali pasca kemerdekaan tetapnya setelah mencapai kejayaan masa pemerintah Hindia Belanda. Kejayaan ini terlihat dari pengelolaan yang terorganisir, ini dapat dilihat dari segi intensitas pengangkutan batu bara, hasil alam dan penumpang.

Tanda-tanda kemunduran kereta api sudah mulai terlihat. Tanda-tanda ini dilihat dari munculnya alat transportasi lain yaitu kendaran bermotor meningkatkan persaingan transportasi. Pada tahun 1952 ada sekitar 360 unit bus akan tetapi pesaingan belum terlihat secara signifikan. [8]

Menghadapi persaingan alat transporasi antara kendaraan bermotor dengan kereta api. Perusahaan kereta api di Sumbar mengeluarkan kebijakan dengan mendatangkan lokomotif diesel. Tercatat 1957-1967 sekitar 250 lokomotif diesel beroperasi menggantikan berbagai lokomotif uap yang banyak beroperasi di lintasan utama antara lain Padang, Pariaman, Padang Panjang, Solok dan Sawalunto. Pengadaan lokomotif ini dilaksanakan dalam rentang pergantian nama dari DKA-RI (Djawatan Kereta Api Republik Indonesia) berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) pada tahun 1963. Semula teknologi yang memanfaatkan tenaga uap menjadi diesel dianggap lebih efesien. Pengalihan ini membuat banyak dari lokomotif perintis yang mengunakan tenaga uap dipensiunkan dari tugasnya.[9]

---

[7] *Ibid,* hlm 16

[8] “Dirokteri perusahaan Bis Antar Provinsi”, *laporan* (Jakarta: Biro Pusat Statistik,1987) hlm. 25-38.

[9] Irfan, hlm 16-17

Pada tahun 1958-1961 Sumbar kembali bergolak dengan adanya PRRI[10] sehingga perkeretaapian terganggu. kondisi ini tidak memungkinkan aktivitas ekomoni berjalan lancar seperti sebelum terjadi pergolakan. Peristiwa ini memberikan dampak fatal terhadap operasionalisasi kereta api, banyak penduduk yang diungsikan. Pengungsian penduduk ini mengunakan kereta api untuk untuk mengangkut penduduk, persediaan makanan ke pedalaman.[11]

Tujuan utama pergantian nama perusahaan untuk meningkatkan pelayanan akan tetapi di Sumbar malahan terjadi penurunan pelayanan. Penurunan pelayanan kereta api karena berkurangnnya frekuensi angkutan batu bara. Pengunaan kereta api terus mengalami pasang surut, pada tahun terrtentu naik belum tentu pada tahun berikutnya naik. Pada tahun 1970 angkutan barang kereta api adalah berjumlah 207.613 ton dan penumpang berjumlah 1.250.000 orang maka dalam tahun berikutnya berkurang menjadi 187.071 ton dan barang 810.000 orang penumpang pada tahun 1973.[12] Penurunan penumpang kereta api tahun 1977 yakni 94.810 dari tahun sebelumnnya tahun 1976 yaitu 268.436 orang. Alasan utama tentu karena angkutan jarak panjang yang disediakan kereta api telah telah dikalahkan oleh angkutan jarak dekat kendaraan motor. Tetapi angkutan barang tidak terlihat penurunan yang sangat dratis. Dominasi kereta api untuk angkutan barang terjadi pada skala besar seperti batu bara dan semen.[13]

Pengurangan lokomotif memperparah kemunduran kereta api. Pada masa kemerdekaan tercatat lokomotif bergerigi sebanyak 24 buah akan tetapi pada tahun 1970-an hanya dioperasikan sebayak 6 buah. Hal semacam ini tidak lepas dari meningkatnnya jumlah kendaraan bermotor pada tahun 1960-an jumlah bus yang tercatat 1000 unit dan truk 2.360 unit, sementara itu pada tahun 1972 trecatat 1858 bus dan 3332 truk di tambah sarana dan prasarana lalu lintas yang mulai membaik.[14]

---

[10] Pemerintahan Revolusioner Republik Indonesia

[11] Mira Suswita. *Op., Cit* hlm 21

[12] Gusti Asnan (dkk), *Op, Cit.,* hlm 22

[13] "Sumatera Barat dalam angka tahun 1977, 1980, 1983, 1988, 1990,1995," *Laporan* (BAPEDA bekerjasama dengan BPS)

[14] Irfan *Op, Cit.,* hlm 18-19

Pada rentang tahun 1970 sampai tahun 1973 pendapatan kereta api terjadi turun naik. Pendapatan dari penumpang kisaran Rp. 26.299.955,- kemudian naik menjadi Rp.29.211.016,- kemudian menurut pada tahun berikutnya menjadi 17.972.554,- sedangkan pendapatan dari barang kisaran Rp. 60 juta. Untuk mengatasi kebangkrutan pemerintah turut serta menyelamatkan kereta api denan cara melanjutkan kerjasama dengan PT. Semen Padang untuk mengangkut semen.Pengoperasian pada jalur Padang ke Pariaman, Pariaman-Padang panjang mengalami turun naik pendapatan hampir tiap tahun. Peran truk sebagai angkutan kendaraan bemotor belum sepenuhnya mengambil alih peran kereta api malah terjadi sebaliknya pada tahun 1980-an angkutan barang meningkat tetapi angkutan penumpang menurun. Penurunan pengunaan kereta api oleh penumpang berbanding terbalik dengan angkutan barang. Sampai pada tahun 1991 jumlah angkutan penumpang berkurang hampir 50% dari tahun sebelumnya.[15]

Akan tetapi pada akhir tahun 1977 permintaan batu bara meningkat, untuk itu perusahaan mendatangkan lokomotif baru 31 unit. Tujuan dari penambahan lokomotif ini untuk kelancaran pengangkutan batu bara dan semen curah dari Indarung ke Pelabuhan Teluk Bayur. Selain itu, guna mengantisipasi persaingan dengan kendaraan bermotor.[16]

Realisasi kerjasama dengan PT. Semen Padang adalah pembangunan jalur kereta api Bukit Putus-Indarung. Jalur ini diresmikan oleh menteri Perhubungan Roesmin Noerdjadin tanggal 16 November 1979. Tujuannnya untuk memperlancar distribusi semen dari Indarung dan batu bara dari Sawahlunto ke Pelabuhan Teluk Bayur. Kemudian dilanjutkan dengan mendatangkan lokomotif diesel elektrik untuk berbagai lintasan sebanyak 16 unit dari negara Swiss dan lokomotif hidrolik sebanyak 8 unit untuk lintasan datar dan 4 unit untuk lintasan bergerigi dari Jerman yang semua biaya ditanggung oleh pemerintah. Tercatat pada tahun 1979 ada sekitar 28 unit lokomotif baru. Penambahan lokomotif baru tidak langsung menambah pendapatan kereta api. Tercatat penurunan pendapatan dari penumpang yang dratis

[15] "Sumatera Barat dalam angka tahun 1977, 1980, 1983, 1988, 1990,1995," *Laporan* (BAPEDA bekerjasama dengan BPS)

[16] Riswandi *Op, Cit.* hlm 14

tahun 1983 Rp.16.509.555,- menjadi Rp.6.710.000,- tahun 1984. Hampir berkurang 4 kali lipat dari tahun sebelumnya.[17]

Pada tahun 1980 jumlah lokomotif baik diesel maupun uap yang ada di Sumbar berjumlah 26 unit, untuk diesel yang aktif 9 lok dari 12 lok dengan umur rata-rata 30 tahun dan uap yang aktif 9 lok dari 14 lok yang ada rata-rata umurnya 70 tahun. Sedangkan dibandingkan dengan tahun 1979 ada sekitar 71 lok. Pada tahun ini pengadaan dan revitalisasi kereta api untuk membantu perkeretaapian meningkatkan pelayanan jasa angkutan kepada masyarakat dan mendorong pengembangan usaha dalam menunjang pembangunan. Pengadaan lokomotif diesel pada memberikan pengaruh pada perkembangan kereta api di Sumbar, mendapat tambahan nafas untuk bangkit. Pengaruh lokomotif diesel tersebut terlihat pada kelancaran angkutan kereta api baik barang maupun penumpang.

Pengoperasian kereta api sebagai alat transportasi dilengkapi oleh fasilitas utama. Fasilitas utama ini menjalankan segala macam kebutuhan kereta api. Bagian IMO atau sarana prasarana bertangungg jawab dalam mengadakan fasilitas. Supaya kerja lebih mudah dan efektif ada UPT Stasiun, UPT Depo atau bengkel, UPT lokomotif. Dalam hal pengadaan PT KAI bekerja sama dengan PT Industri Kereta Api (Persero) INKA bergerak dalam bidang Manufakturing Sarana Kereta Api (kereta penumpang, gerbong barang, KRL, KRD, KRDE, lokomotif). Tanggal Pendirian 18 Mei 1981 dengan dasar hukum Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1992.[18] Sarana kereta api terdiri dari : Lokomotif, Kereta, Gerbon, Stasiun, Jalur kereta api, Sinyal dan Telekomunikasi (Sintel), dan aset kereta api

C. KESIMPULAN

Kereta api sebagai alat transportasi publik mempunyai peranan penting dari perkembangan ekonomi di Sumatera Barat dimasa lalu. Pada masa Belanda kereta api dipergunakan untuk menganggut hasil alam, manusia dari pedalaman dan batubara dari kota sawahlunto. Kereta api lebih sering difungsikan untuk pengangkutan batu

[17] Irfan *op,.cit* hlm 19-20
[18] *Laporan tahunan* PT. INKA 2010, Jakarta, hlm. 11

bara dari kota sawahlunto ke kota Padang untuk di angkut ke Eropa melalui Pelabuhan teluk Bayur.

Pada dasarnya keseimbanganya pendapatan kereta api yang didapat dari penumpang dan barang menciptakankan iklim perkembangan kereta api selanjutnya. Pada kenyataannya layanan angkutan barang yang ada tidak mampu menutup biaya operasional yang dikeluarkan oleh perusahaan. Berkembanganya perusahaan bus dan truk membuat kereta api kehilangan pamornya dalam berbagai pasar dan layanan angkutan. Angkutan barang dan penumbang sebagai penumpang tengah mengalami tantangan berat pada pangsa pasar mereka. Prioritas yang harus diutamakan di sini adalah untuk memastikan dan menunjukkan bahwa jalur perkeretaapian yang ada bisa menjadi bisnis yang menghasilkan/ menguntungkan.

Pemeriksaan tentang perbandingan biaya antara jalur perkeretaapian dan jalan menunjukkan bahwa batas minimum pengangkutan adalah beberapa miliar ton per tahun. berkurangnnya layanan angkuatan penumpang akhirnya kereta api menfokuskan pada layanan angkutan barang. Klimaks dari pasang surut kereta api di Sumbar terjadi ketika kereta api tidak mampu menjadi angkutan utama. Ketidakmampuan ini memberikan efek domino terhadap perekonomian daerah. Menurunnya peranan kereta api sebagai sarana transportasi tentu mengurangi pendapatan asli daerah. Untuk menggerakkan kembali peranan kereta api dalam perekonomian Sumatera Barat guna menambah pendapatan asli daerah, maka kereta api yang sebelumnya sebagai angkutan penumpang, jasa dan barang telah berubah fungsi menjadi kereta api wisata. Awal tahun 1990-an pemerintahan Indonesia mencanangkan penambahan devisa negara melalui pendapatan dari sektor non migas. Untuk itu ditempuh melalui pengembangan pariwisata, kereta api sebagai asset pariwisata Sumatera Barat juga ikut menjadi bagian dalam pariwisata.

Daftar Pustaka

Freek Colombijn, *Paco Paco Kota Padang: Sejarah Sebuah Kota Di Indonesia Pada Awal Abad Ke-20 dan Pengaturan Ruang Kota,* (Yogyakarta : Ombak, 2006)

Irfan, “Kereta Api Wisata Di Sumatera Barat 1992 – 2002”. *Skripsi* (Padang : Fakultas Sastra Univ. Andalas, 2002).

“Dirokteri perusahaan Bis Antar Provinsi”, *laporan* (Jakarta: Biro Pusat Statistik,1987).

Asnan, Gusti (dkk), “Sejarah Transportasi : Involusi Peranan Kereta Api Di Sumatera Barat”, *Laporan.* (Padang : Fakultas Sastra, Pusat Penelitian Universitas Andalas, 1991).

“Rencana Induk Perkeretaapian Nasional,” *Laporan* (Jakarta: Direktorat Jendral Perkeretaapian - Kementrian Perhubungan, 2011

“Sumatera Barat dalam angka tahun 1977, 1980, 1983, 1988, 1990,1995,” *Laporan* (BAPEDA bekerjasama dengan BPS)

Laporan tahunan PT. INKA 2010, Jakarta.